



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 151]
No. 151]

नई दिल्ली, शनिवार, सितम्बर 27, 2003/आश्विन 5, 1925
NEW DELHI, SATURDAY, SEPTEMBER 27, 2003/ASVINA 5, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 सितम्बर, 2003

सं. टीएएमपी/40/2003-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण प्रशुल्क प्राधिकरण समान तल कंटेनरों के कार्गों पर बंदरगाह शुल्क की वसूली से संबंधित मुम्बई पत्तन न्यास के दरमान में, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, संशोधन करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/40/2003-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2003 के 10वें दिन पारित)

यह प्रकरण समान तल कंटेनरों के कार्गों पर बंदरगाह शुल्क की वसूली शासित करने वाले उपबंध को प्रतिस्थापित करने के लिए अपने दरमान में संशोधन करनें हेतु मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी ने कहा है कि कभी-कभी मुम्बई के अलावा दूसरे पत्तनों को जाने वाले कंटेनरों को किसी विवशता अथवा जब जलयान बर्थ में हो तब उसकी स्थिरता के लिए उत्तराई और उसी जलयान पर दोबारा लदाई की जाती है। इन कंटेनरों को पत्तन पर खाली नहीं किया जाता है।

3. इस समय, एमबीपीटी इन्हीं समान तल कंटेनरों के मामले में निम्नलिखित प्रभार लगा रहा है :-

- (i) 20' कंटेनर के लिए 9.5 अमरीकी डालर और 20' से अधिक कंटेनरों पर 14.5 अमरीकी डालर बंदरगाह शुल्क ; और,
- (ii) कंटेनरयुक्त कार्गो पर 20' तक के कंटेनरों के लिए 2,400/- रुपए और 20' से अधिक के कंटेनरों के लिए 4,800/- रुपए एकमुश्त बंदरगाह शुल्क।

4. एमबीपीटी ने अब समान तल कंटेनरों के कार्गो पर बंदरगाह शुल्क की वसूली समाप्त करने का प्रस्ताव किया है और इस प्रस्ताव के पक्ष में निम्नलिखित बिंदुओं का विशेषज्ञप से उल्लेख किया है :-

- (i) समान तल कंटेनरों के कार्गो पर बंदरगाह शुल्क की वसूली करने हेतु कोई विशिष्ट उपबंध नहीं है। तथापि, बंदरगाह 'शुल्क पोतांतरण और समान तल कंटेनरों को आयात कंटेनरों के बराबर मानने वाली धारा-V' के नीचे सामान्य टिप्पणी (ii) के अनुसार लगाया जाता है।
- (ii) उपयोगकर्ता समान तल कंटेनरों के कार्गो पर बंदरगाह शुल्क लगाने पर आपत्ति करते हैं और दावा करते हैं कि ऐसे बंदरगाह शुल्क लगाने हेतु दरमान में कोई उपबंध नहीं है।
- (iii) उपबंधों में अस्पष्टता है।
- (iv) ऐसे कंटेनरों की संख्या बहुत कम है।
- (v) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 के अधीन उपलब्ध शक्तियों का प्रयोग कर एमबीपीटी समान तल कंटेनरों के कार्गो पर बंदरगाह शुल्क में 1 अप्रैल, 2001 से पहले ही छूट दे चुका है।

5. एमबीपीटी का विशिष्ट प्रस्ताव उसके दरमान के वर्तमान खंड-V के उप खंड (छ) की धारा (1) को उपर्युक्त ढंग से संशोधित करने के लिए है। वर्तमान धारा और वर्तमान धारा में प्रस्तावित संशोधनों की तालिका निम्नलिखित है :-

वर्तमान
खंड-V के उप खंड (छ) की धारा (1)

खंड I और II के अधीन यथा लागू उपर्युक्त उप खंड घ की टिप्पणी (9) के अनुसार निजी सीएफएस में से निकासित और आईसीडी तथा एफसीएल को जाने वालों को छोड़कर, बंदरगाह शुल्क और विलंब शुल्क कंटेनरयुक्त आयात कार्गो पर देय होगा। कंटेनरों में पोतांतरण कार्गो पर 20 फीट तक की लम्बाई वाले कंटेनर के लिए 2400 रुपए और 20 फीट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर के लिए 4800 रुपए की दर से एकमुश्त बंदरगाह शुल्क देय होगा, परंतु उसपर विलंब शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

प्रस्तावित
खंड-V के उप खंड (छ) की धारा (1)

खंड I और II के अधीन यथा लागू उपर्युक्त उप खंड घ की टिप्पणी (9) के अनुसार निजी सीएफएस में से निकासित और आईसीडी तथा एफसीएल को जाने वालों को छोड़कर, बंदरगाह शुल्क और विलंब शुल्क कंटेनरयुक्त आयात कार्गो पर देय होगा। कंटेनरों में पोतांतरण कार्गो पर 20 फीट तक की लम्बाई वाले कंटेनर के लिए 2400 रुपए और 20 फीट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर के लिए 4800 रुपए की दर से एकमुश्त बंदरगाह शुल्क देय होगा, परंतु उसपर विलंब शुल्क देय नहीं होगा। समान तल कंटेनरों के अन्दर के कार्गो पर कोई बंदरगाह शुल्क प्रभार्य नहीं होगा।

6. वर्तमान दरमान के संदर्भ में एमबीपीटी के प्रस्ताव की जाँच की गई है और निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) एमबीपीटी का प्रस्ताव कोई नई दर शामिल करने के लिए नहीं है जिससे उपयोगकर्ताओं पर वित्तीय बोझ पड़ेगा। यह प्रस्ताव केवल दर को शासित करने वाली सशर्तता में संशोधन करने और समान तल कंटेनरों के कार्गो पर बंदरगाह शुल्क की वसूली के मामले में इसको लागू करने की अस्पष्टता को दूर करने के लिए है।

(ii) जैसाकि पहले कहा गया है, एमबीपीटी समान तल कंटेनरों के साथ-साथ उन कंटेनरों के अन्दर के कार्गो पर भी बंदरगाह शुल्क वसूल कर रहा है। जब अन्य पत्तनों के लिए जाने वाले कंटेनर एमबीपीटी की गोदियों में उतारे जाते हैं और किन्हीं भी कारणों से इसी जलयान पर उनकी पुनः लदाई की जाती है तब पत्तन गोदियों में खाली नहीं किए जाने वाले कंटेनरों के अन्दर के कार्गो के लिए कोई सेवा प्रदान नहीं करता है। यह देखा गया है कि पत्तन उक्त कार्गो पर 1 अप्रैल, 2001 से बंदरगाह शुल्क की वसूली नहीं कर रहा है। इसलिए, प्रस्तावित संशोधन से पत्तन पर कोई नया वित्तीय बोझ नहीं पड़ेगा। प्रस्तावित संशोधन केवल, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 के अधीन कार्य करने की बजाय दरमान में स्थायी प्रशुल्क व्यवस्था करने के लिए है। इस कारण, इस प्रकरण में रसी परामर्शी प्रक्रिया नहीं अपनाई गई है।

(iii) यद्यपि पत्तन ने समान तल कंटेनरों के कार्गो पर बंदरगाह शुल्क की वसूली का प्रस्ताव किया है, परंतु उसने उक्त सामान्य टिप्पणी (ii) में किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है जिसमें विनिर्दिष्ट है कि पोतांतरण और समान तल कंटेनरों को आयात कंटेनरों के बराबर माना जाएगा। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि खंड-V के नीचे की सामान्य टिप्पणी (ii) को समान तल कंटेनरों पर, न कि कार्गो पर, भंडारण शुल्कों/बंदरगाह शुल्क की वसूली के लिए बनाए रखने की आवश्यकता है।

7. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मुम्हई पत्तन न्यास के वर्तमान गोदी दरमान के खंड-V के उप खंड (छ) की धारा (1) में निम्नलिखित उपबंध द्वारा प्रतिस्थापन अनुमोदित करता है:-

“खंड । और ॥ के अधीन यथा लागू उपर्युक्त उप खंड घ की टिप्पणी (9) के अनुसार निजी सीएफएस में से निकासित और आईसीडी तथा एफसीएल को जाने वाले कंटेनरों को छोड़कर, बंदरगाह शुल्क और विलंब शुल्क कंटेनरयुक्त आयात कार्गो पर देय होगा। कंटेनरों में पोतांतरण कार्गो पर 20 फीट तक की लम्बाई वाले कंटेनर के लिए 2400 रुपए और 20 फीट से अधिक लम्बाई वाले कंटेनर के लिए 4800 रुपए की दर से, एकमुश्त बंदरगाह शुल्क देय होगा, परंतु उसपर विलंब शुल्क प्रभार्य नहीं होगा। समान तल कंटेनरों के अन्दर के कार्गो पर कोई बंदरगाह शुल्क प्रभार्य नहीं होगा।”

अ. ल. बोंगिरबार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 24th September, 2003

No. TAMP/40/2003-MBPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of the Mumbai Port Trust relating to levy of wharfage on the cargo in the same bottom containers as in the Order appended hereto.

SCHEDULE Case No. TAMP/40/2003-MBPT.

The Mumbai Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for amendment to its Scale of Rates for substitution of the provision governing levy of wharfage on the cargo in the same bottom containers.

2. The MBPT has stated that sometimes containers destined for ports other than Mumbai are discharged and loaded again on-board the same vessel due to compulsion or for stability of the vessel while at berth. These containers are not de-stuffed at the port.

3. Presently, the MBPT is levying following charges in respect of the same bottom containers:

- (i). Wharfage on the containers at US \$ 9.5 for 20' container and US \$ 14.5 on containers over 20' and
- (ii). Consolidated wharfage on cargo in the containers at Rs.2,400/- for containers upto 20' and Rs.4,800/- for containers over 20'.

4. The MBPT has now proposed to do away with the levy of wharfage on the cargo in the same bottom containers and highlighted the following points in favour of the proposal:

- (i). There is no specific provision for levy of wharfage on cargo in the same bottom containers. However, the wharfage is levied as per General Note (ii) below Section-V treating transhipment and same bottom containers at par with import containers.
- (ii). Users object to levy of wharfage on the cargo in the same bottom containers and contend that there is no provision in the Scale of Rates for levy of such wharfage.
- (iii). There is ambiguity in the provisions.
- (iv). The number of such containers are very small.
- (v). The MBPT has already accorded remission of the wharfage on the cargo in the same bottom containers from 1 April 2001 by exercising the powers available under Section 53 of the MPT Act, 1963.

5. The specific proposal of the MBPT is to suitably amend the existing Clause (1) of sub-section (G) of Section-V of its Scale of Rates. The existing clause and the proposed amendment to the existing clause are tabulated below:

<u>Existing</u>	<u>Proposed</u>
<u>Clause (1) sub-section (G) of Section-V</u>	<u>Clause (1) sub-section (G) of Section-V</u>
Wharfage and demurrage shall be payable on import containerised cargo, excepting those destined to ICD and the FCLs cleared through Private CFS in terms of note (9) to sub-section D above as applicable under Sections I and II. On transhipment cargo in containers a consolidated wharfage at the rate of Rs.2400 for a container having length upto 20 feet and Rs.4800 for a container having length over 20 feet shall be payable but no demurrage shall be levied hereon.	Wharfage and demurrage shall be payable on import containerised cargo, excepting those destined to ICD and the FCLs cleared through Private CFS in terms of note (9) to sub-section D above as applicable under Sections I and II. On transhipment cargo in containers a consolidated wharfage at the rate of Rs.2400 for a container having length upto 20 feet and Rs.4800 for a container having length over 20 feet shall be payable but no demurrage shall be levied hereon. No wharfage on cargo inside the same bottom containers shall be levied.

6. The proposal of the MBPT has been examined with reference to the existing Scale of Rates and the following position emerges:

- (i). The proposal of the MBPT is not to introduce any new rate which will have financial implication on the users. The proposal is only to amend the conditionality governing the rate and remove ambiguity in its application in respect of levy of wharfage on the cargo in the same bottom containers.

(ii). As brought out earlier, the MBPT is collecting wharfage on same bottom containers as well as the cargo inside such containers. When the containers, destined for other ports, are discharged at the MBPT Docks and reloaded on board the same vessel for reasons whatsoever, the port does not render any service to the cargo inside the containers as those containers do not get de-stuffed at the Docks. It is noticed that the port is not levying wharfage on the said cargo since 1 April 2001. Therefore, the proposed amendment is not going to cause any new financial burden to the port. The proposed amendment is only to make a permanent tariff arrangement in the Scale of Rates instead of taking recourse under Section 53 of the MPT Act. For this reason, the usual consultation procedure is not followed in this case.

(iii). Though the port has proposed to do away with the levy of wharfage on the cargo in the same bottom containers, it has not proposed any amendment to the said General Note (ii) which specifies that transhipment and same bottom containers shall be treated on par with import containers. The port has clarified that General Note (ii) below Section-V needs to be retained for recovery of storage fees / wharfage on same bottom containers and not cargo.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves substitution of the existing Clause (1) of sub-section (G) of Section-V of the Dock Scale of Rates of the Mumbai Port Trust by the following provision:

"Wharfage and demurrage shall be payable on import containerised cargo, excepting those destined to ICD and the FCLs cleared through Private CFS in terms of note (9) to sub-section D above as applicable under Sections I and II. On transhipment cargo in containers a consolidated wharfage at the rate of Rs.2400 for a container having length upto 20 feet and Rs.4800 for a container having length over 20 feet shall be payable but no demurrage shall be levied thereon. No wharfage on cargo inside the same bottom containers shall be levied."

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[No. ADVT/III/IV/143/03-Exty.]